№2 ноябрь 2009

БЕСКОЗЫРКА

АД-КРЫМ

Информационный бюллетень крымских анархо-коммунистов

К ПРОБЛЕМЕ ПИРАТСТВА У БЕРЕГОВ СОМАЛИ:

Горячая тема

Каждый год более 20 тысяч судов проходят по кратчайшему морскому пути между Европой, Азией и Африкой – через Суэцкий канал, Красное море и Аденский залив в Индийский океан и обратно. В обоих направлениях проходит порядка 700 млн тонн грузов. 30% нефти и газа, которые потребляет Европа, везут именно этим морским путем. И именно Аденский залив, являющийся частью одного из самых оживленных морских маршрутов, стал зоной повышенного риска в последние два года в связи с участившимися случаями нападения сомалийских пиратов.

По данным Международного морского бюро, если в 2008 году пираты совершили 120 нападений, захватили 49 судов, в заложниках у них побывало 889 членов экипажей, то уже за первые девять месяцев 2009 года пираты пытались взять на абордаж 114 судов, 34 судна были захвачены. В заложниках у пиратов находятся 661 член экипажа, 19 человек при нападениях были ранены, семь похищены, шесть убиты и восемь пропали без вести.

Коснулась эта беда и наших моряков, так как Украина (её южные области, Крым и Севастополь) является пятой страной в мире поставщиком моряков на торговые суда и второй, по количеству граждан, оказавшихся в пиратском плену. И именно поэтому данная тема для этих регионов является социально значимой и актуальной, вот почему и мы в нашем бюллетене не можем оставить ее без внимания.

Когда судно подвергается захвату, а члены экипажа оказываются в плену, их родственники рассматривают пиратов как жестоких злодеев и не учитывают социально-экономические условия, вынуждающие сомалийцев заниматься морским разбоем. А ведь эти условия сродни тем, которые вынуждают наших сограждан на свой страх и риск идти в рейс, зачастую оказываясь на борту в бесправном положении, риск не меньший, чем риск сомалийцев, ставших на путь пиратства. Эти условия - потребность прокормить себя, нестабильная экономическая ситуация, безработица, неуверенность в завтрашнем дне и т.д.

Большинство правительств и СМИ всю вину возлагают на пиратов, не делая попытку проанализировать ситуацию и взглянуть на нее с разных сторон, делая из пиратов «козлов отпущения».

Сомали и пираты.

Сегодня эта страна — одна из беднейших и наименее развитых стран мира. Его экономика разрушена гражданской войной, длящейся более 20 лет. Промышленные предприятия не функционируют, инфраструктура полуразрушена, финансовая система развалилась. Только 1/8 территория страны пригодна для земледелия, однако возделывается лишь 1/20. Массовая хроническая безработица — следствие гражданской войны, массовых переселений, миграций. Как итог, более 1/3 населения нуждается в гуманитарной помощи.

Из-за продолжающейся гражданской войны сомалийцы не могут контролировать свои прибрежные воды, богатые тунцом. Этим воспользовались «деловые люди» из Европы и Азии, направившие туда свои суда для незаконного вылова рыбы и захоронения отходов, в том числе радиоактивных. Сокращение запасов рыбы вследствие этого и вынудило сомалийских рыбаков нападать на такие суда. Сами жители говорят, что таким образом они требуют «налог» за наносимый ущерб.

Как видно, отсутствие работы, ужасающая бедность и голод, стали главными стимулами возникновения пиратства, которое с 2004 года развивается быстрыми темпами как единственный источник получить большие деньги. Если учесть, что, согласно международным правилам, торговым судам запрещено иметь вооружение, то неудивительно, что огромная зона нестабильности, с нищим населением, воюющим вот уже 20 лет, стала местом, где постепенно начали появляться пиратские базы.

Сомалийские пираты — вооружённые группировки, состоящие в основном из бывших рыбаков и молодых людей, захватывающие с целью выкупа морские суда у берегов Сомали. Базой пиратов называют Пунтленд. В качестве транспортных средств используют быстроходные суда, а из вооружений — автоматическое оружие и гранатомёты. Выкуп за захваченное пиратами судно, как правило, платится наличными, и полученные деньги тут же расходятся мелкими партиями по Сомали. Целенаправленно они гоняются за контейнеровозами, потому что это единственный тип судна, грузы которого они смогут использовать, за остальными судами они охотятся по наводке, используя хорошее снаряжение, включая спутниковые телефоны и GPS навигацию. Пираты оказались на пути нефтепотоков, которые идут в Европу. Вполне возможно, что за разгулом пиратства стоят и интересы нефтяных компаний. Таким примером служит захват саудовского танкера, из-за чего мгновенно поднялась цена нефти в два раза: с 28 до 41 $ за баррель.

Используя быстроходное плавсредство, пираты вплотную подходят к захватываемому судну и берут его на абордаж. Чтобы экипаж судна не попытался сбить пиратов водой из пожарных шлангов или швырянием чего под руку попадется, а также для устрашения, при нападении и непосредственно при абордаже пираты обстреливают судно из автоматов и гранатометов. Такая атака продолжается 10-20 минут. За это время либо захват судна удается, либо пираты прекращают атаку. Как только пираты подымаются на борт, судно можно сказать, уже в их руках — гражданский моряк не пойдет с голой грудью на автоматы, если только ситуация не смертельно опасна. Лучший способ уцелеть при захвате судна — это не оказывать пиратам сопротивление и не геройствовать. Раньше пираты не причиняли ущерба людям, но теперь появились жертвы с обеих сторон. Причина – столкновения между пиратами и военно-морскими силами государств, находящихся в этом регионе.

Почему наши моряки становятся заложниками

Из-за пиратства выросла страховка судов, проходящих через Аденский залив. Сумма страхования на случай похищения человека и выплаты выкупа для судов, следующих через этот район, с октября 2008 выросла в десять раз, поэтому некоторые компании решили направлять их вокруг южного побережья Африки вместо Суэцкого канала. Вот и приходится судам идти на риск, чтобы не огибать Африку с севера, что дольше и дороже.

Как говорилось выше, Украина находится на втором месте среди стран, граждане которых были захвачены пиратами. За год в плену у сомалийских пиратов оказалось 76 украинцев, из которых 26 человек до сих пор там находятся.

Как правило, страховое возмещение идет не за счёт средств судовладельца, а из фонда страховой компании.

Судовладелец, как и любой капиталист, стремиться к получению прибыли. Риск утраты дохода в некоторых случаях вынуждает его страховать своё имущество (груз и само судно), в том числе и на случай пиратства. А вот жизнь и здоровье моряка ему не принадлежит, и поэтому требование о таком страховании и компенсации вреда для моряка всегда идет в противоречие с интересами судовладельца, который не желает излишне тратить на это свои деньги.

Судовладелец, нанимая моряка, должен оговорить страховое возмещение и на случай пиратства. Моряк при заключении контракта должен тщательно проверить и осмыслить все его положения, особенно разделы по социальной защите, и только тогда принять решение - идти в данную компанию или нет. Но безработица и потребность прокормить себя и свою семью ставят наших сограждан в положение, когда они вынуждены браться за любую работу. Вот и опускают моряки глаза на отсутствие такого вида страхования, при чём наняться в такую компанию им намного проще.

Морякам не следует уповать на добрую волю судовладельцев, а через свои профсоюзы, которые должны реально воздействовать на любого судовладельца, настаивать на обязательном включении в контракт пункта о страховании жизни и здоровья, а также компенсации полученного вреда на случай захвата судна пиратами. Поскольку наши сограждане сегодня нанимаются на суда компаний всех морских государств, то воздействие на судовладельцев должно носить всемирный характер, не ограничиваясь какими-то местными результатами. Пункта о возмещении морального вреда, за время нахождения в пиратском плену, на сегодняшний день, в контрактах нет, а значит, все претензии к судовладельцам с таким требованием будут юридически безобоснованы. А крюинговые агентства являются лишь посредниками. Следовательно претензии к посредническому агентству со стороны моряков, в период работы по контракту, будут не уместны.

Сегодня, в рамках борьбы с пиратством и обеспечения безопасности судоходства, многие государства отправляют корабли своего военно-морского флота, к берегам Сомали.

Международный перестраховщик Munich Re совместно с Международным Морским Бюро разрабатывает проект стоимостью $200 млн. по введению военных сил ООН в прибрежные воды Сомали и Аденский Залив, тем самым, уменьшая риск захвата судна и соответственно выплат по страховому случаю, что ведёт к увеличению прибыли страховых компаний от страховых взносов. В итоге, всю прибыль получают судовладельцы и страховщики.

Непонятно, кто и по каким законам должен судить пиратов. Было предложение создать международный трибунал и специальную тюрьму для пиратов в Кении, на базе учреждений ООН.

Искоренить пиратство у берегов Сомали, по нашему мнению, возможно только решив проблемы в социальной сфере этой страны, ведь именно они вынуждают жителей Сомали заниматься таким опасным «промыслом». Во всяком случае, военными действиями проблему пиратства в этом регионе решить не удастся.



Крымские волнения

или о том, что касается всех и каждого

Новые повышенные тарифы вызвали бунт у севастопольцев

24 ноября в административном суде Севастополя состоялось заседание по поводу отмены многократного повышения коммунальных тарифов. Партии заранее зазывали горожан поддержать Городской совет в этой борьбе, так как скоро выборы, а это лучший способ поднять к себе доверие, после того как депутатский корпус дал согласие на угольный терминал. Но на это раз запланированный митинг перерос в стихийный народный бунт. Протестующие не обращали внимание на партийных функционеров, которые растворились в толпе. Милиция прибыла спустя полчаса после начала, в тот момент, когда вовсю бушевали страсти. Власти были напуганы как числом протестующих, так и агрессивным настроением собравшихся, в частности тем моментом, когда сквозь толпу проезжала машина городской прокуратуры на которую обрушился град ударов. Но перевернуть её помешала довольно большая скученность толпы. будем считать что это начало начало народного бунта. Только подобными широкомасштабными акциями протеста мы заставим власть считаться с нами.

Крестьяне перекрывают дорогу

26 ноября в селе Новопавловка Бахчисарайского района, около 500 жителей сел Вилино, Песчаного и Берегового пытались перекрыть трассу Севастополь-Симферополь, в знак протеста против принятия судом решения о признании недействительными государственных актов на их землю. Однако большое количество (примерно в 2 раза больше, чем митингующих) правоохранительных органов (ОМОН, внутренние войска, ГАИ и др.), сдерживало их напор.

(продолжение. Начало в соседней колонке)

Сельскохозяйственное общество "Агрофирма "Крым" выгоняет крестьян с земель, на которых они работали и жили десятилетиями. На помощь земельным рейдерам активно приходят продажные суды. Крестьяне имеют на руках выданные ещё десять лет назад государственные акты на землю. Это не мешает судьям выносить решения в пользу рейдеров. Другими словами, на данный момент люди остались без земли. Судебные разбирательства идут с 2004 года. Устав от несправедливых действий судебной власти, жители перешли к активным действиям: они блокируют выходы из зданий судов и перекрывают транспортные магистрали.

Год назад, отчаявшиеся пайщики, перекрыв трассу пытались привлечь внимание властей к завладению их урожаем со стороны агрофирмы. Тогда милиция разогнала их выстрелами в воздух, резиновыми дубинками и задержанием самых активных. По словам одного из участников обозначенных событий митинга милиционеры сломали ему руку.

Власти заявляют, что стоят на стороне крестьян, но если бы это было на деле, то таких процессов можно было избежать. Эти люди нам показали, что от властей ждать нечего, кроме репрессий и сладких обещаний.

Проблема размещения угольного терминала в Севастополе, как PR-ход в предвыборной кампании

Как и предполагалось, тема протеста против строительства угольного терминала, предварительно раскрученная экологами общественниками и активистами анарходвижения (в частности экологический лагерь) не останется без внимания политиков высшей лиги накануне выборов. Так и случилось. Против строительства угольного терминала выступила на митинге 21 ноября кандидат в президенты Украины Инна Богословская. По ее словам, она приехала в Севастополь именно для этого. Ни кому не секрет, что только предвыборная истерия и гонка за голосами избирателей толкает политиканов на громкие заявления относительно борьбы против строительства угольного терминала. Хочется у них спросить, а где вы господа-кандидаты в президенты были раньше?

Но и славный севастопольский горсовет руководимый регионалами, тоже не хочет оставаться не у дел и показать жителям что он не безразличен к этой проблеме. Так 24 ноября было издано распоряжение о создании рабочей группы «...с целью обеспечения соблюдения требований природоохранного законодательства и прав граждан на безопасную окружающую среду в связи с намерением размещения в Севастополе терминала для перевалки угля». В состав группы входят представители партии регионов, а от общественников-экологов в группу включен Александр Супрунович - с пометкой «по согласованию». Этой группе руководство компании «Авлита» позволит ознакомиться с рабочим проектом, который до сего дня никто в городе не видел. Компания отказывалась показывать проект кому-либо, ссылаясь на авторские права.

Учитывая тот факт, что регионалы голосуют за выделение земли «Авлите», выступают за развитие города как портового, то и предугадать результат работы этой комиссии не составит для многих большого труда.



Автономное Действие - это сообщество людей, выступающих против любых форм господства и дискриминации во всех сферах жизни общества. Мы являемся противниками государства, капитализма, официально насаждаемой буржуазной "культуры" и любой власти человека над человеком.

Система Господства представляет собой тесное переплетение государственного репрессивного аппарата, индустриальной капиталистической экономики и авторитарно-иерархических отношений между людьми. Власть государства и капитала есть подавление личности каждого и творческой энергии всех. Поэтому для нас необходимым общественным устройством является либертарный (вольный, безгосударственный, самоуправляющийся) коммунизм - общество без Господства. Ближайшая же цель Автономного Действия - заложить традицию и базу новой гуманистической культуры, общественной самоорганизации, радикального сопротивления милитаризму, капитализму, сексизму и фашизму.

Для достижения своих целей мы не участвуем в борьбе за власть, за места в парламентах и креслах чиновников, а используем широкий спектр внепарламентского и культурного действия, принимая участие в различных социальных движениях. Таким образом, мы признаем многообразие путей достижения своих целей. Ими могут оказаться и путь революционного восстания самоорганизованных масс трудящихся, и всеобщая захватная стачка, и более или менее постепенное вытеснение властных и капиталистических институтов и отношений самоуправляющимися структурами альтернативного безвластного гражданского общества и т.д. Но никогда путями к обществу без господства не будут реформы и законотворческие акты парламентариев и правительств, инициативы межгосударственных и корпоративных структур, представителей самих привилегированных и правящих классов.

Более подробно о нас вы можете узнать здесь:
http://www.avtonom.org в разделе **организация**

ПОКА МЫ ЖИВЫ, МЫ БУДЕМ УБЕЖДАТЬ, ЧТО:

- государственная власть неэффективна, бесполезна и вредна;
- государственная власть существует для себя самой;
- государственная власть должна быть заменена общественным самоуправлением.

ПОКА МЫ ЖИВЫ, МЫ БУДЕМ БОРОТЬСЯ ЗА:

- справедливое общество;
- открытость управления обществом;
- социалистическую, экологически сбалансированную экономику;
- милиционный тип армии.

ПОКА МЫ ЖИВЫ, МЫ БУДЕМ ПРОТИВ:

- государственной власти;
- капитализма и потребительских ценностей;
- религиозных предрассудков и корпоративной культуры;
- национализма, нацизма, фашизма, расизма;
- обмана и лжи, с помощью которых правящие классы оправдывают собственные превосходства





Связаться с нами Вы можете:
по e-mail:
ad.crimea@gmail.com
Наша страничка в Internet:
http://ad-crimea.livejournal.com/
Сайт движения Автономное Действие:
avtonom.org

Прочитал сам - передай другому
Неграмотному и слепому
Прочти вслух!

